

СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА ПРАКТИКЕ УГОЛОВНОГО ПРАВА С ОСОБЫМ ВНИМАНИЕМ НА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ НА МАГИСТРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ

Д-р ЙЕНЕ ПИНТЕР

доцент

Д-р ЛАСЛО ПАПП

Введение

Территория Венгерской Народной Республики составляет 93 030 км² и численность населения составляет 10 568 000. Длина магистральных дорог составляет 29 915 км, из которых 86 км выпадает на долю автострад, а 95 км на автодороги.

В 1975 году у нас на дорогах имелось в движении 1 506 613 шт машин внутреннего использования, а в то же время границу переходили машины иностранными знаками 1 724 692 шт. Последние у нас имелись за более или менее длительный период.

В исследуемом лоду на магистральных дорогах произошло 19,764 несчастных случаев, вследствие которых 26 310 лиц понесли повреждения, а внутри 48 часов после аварии произошла смерть 1 398 лиц.¹

Вышеуказанные данные демонстрируют тот факт, что вопрос безопасности движения является общественным вопросом и его повышение означает решение комплексных задач для государства, общественных организаций, а также граждан.

За последние 10 лет движение, и в том числе движение на магистральных дорогах стало одной из наиболее динамично развивающихся отраслей народного хозяйства — как это наблюдается и в других социалистических странах. Общественно-экономическое развитие, вследствие повышения уровня все это скачкообразно содействовали увеличению числа автомашин и мотоциклов и тем самым все более интенсивно развивались следующие отрасли — туризм и другие обслуживающие отрасли и тем самым повышалась степень мобильности между отдельными населенными пунктами.

В соответствии с государственной политикой по движению в движении и в решении вопросов транспорта постепенно создавались новые соотношения по распределению труда, приспособляющиеся в большей степени к экономическому развитию. Доля движения на магистральных дорогах из совокупной мощности народного хозяйства по транспорту ежегодно нывышалась.

За прошедшие 10 лет машинный парк парк примерно утроился, и в том числе число автомашин возросло в 6 раз. Началась огромная работа

также и по сооружению современной сети дорог, но эта задача может быть решена только в процессе более длительной работы. В качестве первого шага главной целью была поставлена модернизация существующей уже сети дорог. По таким же причинам сооружение новых дорог могло осуществиться только в ограниченной степени.

Положение безопасности движения по магистральным дорогам до 1970 года определялось динамичным развитием процесса моторизации и фактом является также и то, что увеличение движения сопровождается увеличением числа аварийных случаев. Благоприятным поворотным пунктом по этому вопросу является 1972 год, с этого времени число аварий при дальнейшем повышении движения все больше и больше уменьшалось по своей тенденции. В последнее время наблюдается стагнация числа аварий.

Настоящее положение нашей безопасности движения может быть охарактеризовано тем, что удельное соотношение аварий — при динамике все же показывает тенденцию к снижению, а абсолютное число аварий при минимальных колебаниях проявляет стагнацию.

Повышение безопасности движения по магистральным дорогам — как выше об этом было уже сказано — представляет собой комплексную задачу. Новый закон, вступивший в действие с 1 января 1976 года «О правилах движения на магистральных дорогах» I/1975/II. 5, а также юридические правила, сообщенные последовательно все больше и больше создавали юридические рамки безопасности движения. Кроме них, однако, требуется постепенно и планомерное образование сознания, и параллельно с ним контроль, а также осуществление дифференцированного и индивидуального применения правил с целью дальнейшего углубления безопасности движения.

Чем раньше мы в состоянии достичь того, чтобы соблюдение зафиксированных и в письменной форме незафиксированных правил движения становилось внутренними и с удовольствиями выполняемыми нормами всех лиц, заинтересованными в движении, тем раньше мы добьемся своей цели. В конце концов данной цели должны служить и основные правила наказания и применение основных правил уголовного права.

Место преступлений, направленных против безопасности движения в системе кодекса наказания

1. Преступления, совершаемые во время движения в оригинальном тексте Кодекса Уголовного Права

Новый Кодекс Уголовного Права ВНР вступил в силу в 1961 году. В этом периоде, несмотря на то, что движение явилось уже важной областью народного хозяйства, оно все же не достигло значения, характеризующего 70-е годы (число машин, имеющих в частном владении, а также туризм остались намного ниже уровня настоящего времени).

Кодекс Уголовного Права обсуждает предупреждения, направленные против безопасности движения в XII. главе (преступления против

общего порядка и общей безопасности) в двух параграфах №№ 192, касательно магистральных дорог, а 193 — железной дороги и воздушного или водного транспорта.

Предметом преступления, зафиксированного в § 192 является движение по магистральным дорогам, безопасности, которых преступник грозит тогда, если он магистральную дорогу или ее часть или же транспортное средство, служащее целям массового транспорта нарушил на ней или же наложил препятствие по той же дороге, или же совершил подобное преступление.²

Преступление является законченным уже самим фактом угрозы безопасности движения по магистральным дорогам.

Кодексом Уголовного права наказывается и халатность. Более сурово оцениваются те преступления, при которых действие вызвало особенно сильные повреждения.

§ 193 Кодекса Уголовного права регулирует особо тот вариант преступлений, особенно опасный для безопасности движения, предметом которого является безопасность железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Данные деяния вышеуказанных областей могут вызвать более серьезные последствия и поэтому Кодекс Уголовного Права наказывает преступников таких преступлений более серьезно, чем тех преступников, которые грозят безопасности движения по магистральным дорогам.

И данное преступление может быть осуществлено умышленно или просто из-за халатности, причем в обоих случаях вызвал значительный ущерб.

Мы можем видеть, что обсужденные преступления уже самим созданием опасности стали завершенными и один из этих случаев вызвал особенно большие ущербы. Ввиду того, что аварийные случаи во время движения вызывают особенно часто смерть или физические повреждения, то Кодекс Уголовного Права должен был содержать и такое правило, которое защищает жизнь, здоровье и физическое состояние человека.

Этой цели посвящен § 258 в XIV. главе Кодекса Уголовного Права (преступления против личности), а учетом опасных ситуаций, вытекающих из какой-либо профессии.

Сущность данного закона заключается в том, что преступник рискует собственной жизнью или же жизнью других лиц, или здоровьем именно нарушением основных правил своей профессии.

Преступление является более серьезным при серьезном телесном повреждении, а особенно при смертельных исходах. Данные преступления совершаются в типичных случаях из-за халатности, но может быть и умышленное преступление. В связи с этим и Кодекс Уголовного права различает преступления, совершаемые по халатности или умышленно.

Опасность и угроза, вытекающие из профессии являются преступлениями со специальным субъектом. Они могут быть реализованы только таким лицом, который имеет опасную профессию и именно, нарушая правила своей профессии повреждает жизнь, здоровье и т. д.

Практикой суда такими профессиями считались даже перед вступлением в силу нового Кодекса Уголовного Права профессия врачей, медсестер и фармацевтов. В это же круг входит огнебезопасность и данным же правилом управляются деятельности в областях безопасности, сантехники, а также нарушения строительно-статических законов, а также нарушение правил, связанных с использованием оружия, а с нашей точки зрения наиболее важным является нарушение правил движения.

Эта практика выразилась в юридической форме в Кодексе уголовного права в § 258/4 устанавливая «Правила в связи с вождением транспортных средств, а также с использованием и обращением оружия, основные законы данных профессий».

Значит, этот закон означает то, что правила, касающиеся вождения транспортных средств должны считаться основными правилами данных профессий с точки зрения обсужденного преступления, даже в том случае, если вожденного транспортного средства не является ни главной, ни побочной профессией данного человека.

Такое законного выражение преступления, совершаемого во время движения и наказание данных преступлений — упрощая вопрос — означает следующее

а) Преступления против безопасности магистральных дорог, железной дороги, воздушного или водного транспорта (Кодекс Уголовного Права §§ 192 и 193) были совершены лицами, стоящими в стороне от данной профессии.

б) В том случае, если нарушение безопасности данных отраслей транспорта было совершено каким-то лицом в процессе выполнения задач, вытекающих из своей профессии, то при возможности двух квалификаций у нас речь идет о том, кто данное преступление должно быть наказано более серьезно.

в) Водитель транспортного средства по магистральной дороге при нарушении основных правил таким образом, чтобы вызывая непосредственную угрозу или же сильное физическое повреждение или смерть, то данный водитель должен был отвечать на преступление в кругу профессии, независимо от того, было ли вождение транспортного средства его настоящей профессией или нет.

г) Правила, касающиеся пассажиров и пешеходов не считались Кодексом Уголовного права правилами по профессии. Таким образом, ответственность пассажиров или пешеходов вследствие нарушения основных правил определялись общими правилами уголовного права. (Например, убийство из-за халатности, или телесное повреждение).

Безопасность движения защищалась также § 194 Кодекса Уголовного права «Вождение транспортного средства в пьяном состоянии». Эти законом намечается наказывание всех тех лиц, которые водят железнодорожные, воздушные или водные транспортные средства или же любое транспортное средство по шоссе в пьяном состоянии или же

предоставляют возможность вождения их лицу, находящемся в пьяном состоянии, предполагая то, что более серьезные преступления не осуществлялось.

II. Система преступлений, совершаемых во время движения, после отредоктивования и переформулировки Кодекса Уголовного Права

Одной из важнейших задач нашего социалистического уголовного права состоит в защите нашего общественно-экономического порядка, т. е. прав и личного благосостояния наших граждан. Уголовное право может выполнять эту функцию тогда, когда оно приспособляется постоянно чередующим, общественно-экономическим обстоятельствам.

Развитие, происшедшее в нашем обществе после создания Кодекса Уголовного Права, естественно, потребовало изменения некоторых правил данного Кодекса. Закон за № 28 от 1971 года об изменении и дополнении Кодекса Уголовного права считал своей главной целью устранение отдельных недостатков данного Кодекса без существенного изменения его содержания и одновременно «приспособил» нашего уголовного права к действующим и существующим нормам и обстоятельствам нашей жизни.

Проведенные изменения касались общей и особой части данного Кодекса. В рамках данной студии, мы конечно, должны отказаться от подробного анализа этих изменений и поэтому подчеркиваем только важнейшие изменения с точки зрения преступления во время движения.

Как об этом Имре Маркоя³ государственный секретарь упомянул: «По-сути дела, при изменении Кодекса Уголовного Права нами была решена полная реформа категории преступлений грозящих безопасности движения, т. е. исчерпано полная глава по данной теме. Это означает то, что мы должны гораздо глубже дифференцировать при различных решениях.

Данное изменение ликвидировало ту сопоставляемость, которая до сих пор при преступлениях, направленных против безопасности движения, а также преступлений, совершаемых в рамках профессиональных подходов существовало. Любой вид нарушения правил движения по шоссе, железной дороге, воздушному и водному транспорту был снят за действия § 258 Кодекса Уголовного Права и они обсуждались существенно отличающихся от до сих пор существовавших.

Умышленная угроза жизни или здоровья другого лица или же других лиц строго наказывается также и разработанной формой Кодекса, однако, средствами уголовного права при новой толковании пользуются только тогда, когда нарушители основных правил движения причиняют смерть или сильное телесное повреждение. Так называемая безрезультатная угроза считается только тогда преступлением и наказывается также, если речь идет о сильном нарушении дисциплины во время движения. В соответствии с таким принципиальным подходом новая редакция данной главы не касается тех аварий, не вызывающих какого-либ-

сильного ущерба, которые могут быть регулированы самими гражданами.

С другой стороны переработанная часть учла то, что количественным расширением и быстрым развитием движения одновременно размножаются и преступления и нарушения правил во время движения. В связи с этим новый Кодекс осуществил некоторые более строгие мероприятия. Такое более строгое наказание применяется, например, при преступлениях, направленных против безопасности движения, а также при вождении в пьяном состоянии. Новой редакцией данного Кодекса предусматривается также ответственность тех лиц, которые водят велосипеды или лошадиные повозки в пьяном состоянии. Этой же формой было введено также запрещение вождения в роде самостоятельного побочного наказывания.

В дальнейшем мы будем обсуждать регулирование, предусмотренное уголовным правом, имеющее силу.

Нашим уголовным правом преступления во время движения регулируются по следующей системе:

Кодекс Уголовного Права § 192/А: преступления, направленные против безопасности железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Кодекс уголовного права § 192/В: преступление, направленное против безопасности движения на шоссе.

Кодекс Уголовного Права § 193: Угроза (умышленная) безопасности движения на шоссе.

Кодекс Уголовного Права § 194: Халатность, вызывающая смерть на шоссе.

Кодекс Уголовного Права § 194/А; § 194/В: Преступления по движению.

К вышеуказанным правилам присоединяется еще неоказание помощи, регулируемое § 259 Кодекса Уголовного Права.

Классификация действий, грозящих безопасности движения по их удельному весу

Любое поведение человека выражается в обществе. С точки зрения уголовного права интересными являются только те формы поведения, которые опасны для общества и носят антиюридический характер. К этим критериям сводятся те объективные и субъективные факторы, наличие которых приводит к преступлению. Лицу, олицетворяющими формы поведения, опасные для общества, носящие антиюридический и преступный характер (преступник) грозит наказывание, определяемое законами уголовного права.

Опасность для общества является объективной независимо от подхода к ней закона существующей категорией, но выражение ее в уголовном праве образуется тем, что опасный для общества и в том смысле преступное поведение регулируется основными законами, т. е. осуществление такого действия становится антиюридическим.

Из видов поведения, опасных для общества законом считаются только действия преступлениями, которые грозят обществу в такой высокой степени, что применение санкций против их деятелей в смысле уголовного права является неизбежным.

Против деятелей акций, не представляющих собой большую опасность для общества и не носящих антиюридический характер, юридическая практика защищается тем, что она считает эти акции нарушением правил.

Юридические категории преступлений и нарушений правил обнаруживают много сходство, но много различий.

Преступлением считается то, для общества опасное действие, которое законом наказывается и которое умышленно или же — при санкционировании законом также из-за халатности совершаемых преступлений — из-за халатности совершалось.

Преступление в связи со степенью опасности для общества может быть преступлением или нарушением правил.⁴

Преступлением является то умышленно совершаемое действие, которое наказывается законом лишением свободы на срок, превышающий 1 год, а также то преступление, совершенное из-за халатности, которое может быть наказано законом лишением свободы за сроки, пребывающие 3 года.

Нарушением правил является то умышленное преступление, которое наказывается законом лишением свободы на 1 год, или то преступление, совершенное из-за халатности, которое наказывается законом лишением свободы, сроком на макс. 3 лет. Таким образом, может быть наказано также востательским трудом или материальными санкциями. Для ограничения преступления и нарушения правил определяющим фактором является неконкретное наказание, а верхний предел законно возможного наказания.

Понятие нарушение правил определяется в предисловии закона №1 от 1968 года «О нарушениях правил». Этот закон определяет правила тех антиюридических действий, которые в небольшой степени опасны для общества. С целью повышения эффективности государственно-административной деятельности, а также предупреждения нарушений законов должны быть наказаны лица, препятствующие работе государственно-административных органов, а также нарушающие основные правила общественного сожительства.

Нарушение правил, таким образом, является таким антиюридическим действием, которое менее опасно для общества, чем преступление и его деятель наказывается (из-за умышленного совершения или из-за халатности, осуществляемого нарушения) штрафами или лишением свободы.

С точки зрения процесса оценка преступлений представляет собой задачу суда, в то время, как для оценки нарушения правил назначаются соответствующие ведомства советов или же другие ведомства, определенные законом для оценки преступления.

Процессы, занимающиеся нарушением правил по движению, на основе § 62 Правительственного Указа за № 17/1968. (от 14 апреля) входит в компетенцию полиции.

Такая тройная система является весьма значительной также и для классификации преступлений, совершаемых против безопасности движения.

При юридическом определении категорий преступлений, преступности и нарушений правил, направленных против безопасности движения, основными определяющими аспектами были следующие:

- а) Значение правила, определяющего поведение.
- б) Формация преступности (умышленность или халатность).
- в) Степень серьезности последствий.

На основе этих аспектов мы в дальнейшем сделаем короткий обзор тех преступлений и нарушений правил, связанных с вопросами движения и их регулирование нашим уголовным правом, однако, без подробного анализа отдельных фактических ситуаций и изложения текстовой части закона.

Общий обзор преступлений и нарушений правил во время движения

1. Преступления, направленные против безопасности движения

Преступления, определенные в §§ 192/А и 192/В Кодекса Уголовного Права называются законом «Преступлениями, направленными против безопасности движения». § 192/А занимается преступлениями, касающимися железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а § 192/В — движения на шоссе. Этот факт обуславливается тем, что при оценке действий, грозящих безопасности железнодорожного, воздушного и водного транспорта закон не должен отдельно заниматься лицами, деятельность которых регулируется профессиональными законами и внесторонними.

В случае умышленного преступления, с точки зрения, объективной опасности нельзя различать случаи по такому принципу, кто и какими средствами пользуясь, осуществляет действие, носящее характер саботажа. С другой стороны при действиях, совершаемых из-за халатности типичным является нарушение основных правил профессии.⁵ Типичный случай преступлений против безопасности железнодорожного, воздушного или водного транспорта может быть осуществлен двумя типами умышленного поведения: с одной стороны речь об акциях саботажа, а с другой стороны нарушаются правила движения. Действие, входящее в первую категорию, может быть совершенно ил лицом, находящимся под действием правил движения, а также внесторонним. Другой тип преступлений может осуществляться только специальными субъектами, т. е. лицами, работа которых регулируется основными правилами профессии в данной отрасли транспорта.

Средствием преступления является угроза безопасности движения, под этим понятием подразумевается такая конкретная обстановка, когда опасность аварийных случаев, грозящих жизни, здоровью других лиц или вызывающих значительные материальные ущербы объективно существует.

Возможности совершения действия обсуждаются законом при помощи примеров, из которых новым случаем является насильственное поведение или при менение угрозы против водителя.

Умышленные виды обсужденного преступления имеют также два более строго квалифицированных варианта: особенно значительны ущербы или смертельный выход.

В смысле § 18 Кодекса Уголовного Права особенно значительные ущербы, в роде итогов преступления, могут быть вызваны умышленными или халатными действиями, а смертельный вывод всегда является и понимается последствием халатности. Это объясняется и тем, что при умышленно вызванном смертельном выходе преступник должен юридически отвечать за убийство.

Законом наказывается также и гроза безопасности железнодорожного, воздушного или водного транспорта из-за халатности, но ввиду фактора халатности, как главного мотива преступности данное преступление определяется как нарушение правил. Преступление из-за халатности считается все же преступлением в том случае, если кроме факта опасности причиняется какой-то вредный результат, как например, серьезные физические повреждения, смерть или особенно значительные материальные ущербы.

Законом — в виде побочного наказания — предусматривается отнятие права на вождение или запрет на пользование этой профессией.

При преступлениях, грозящих безопасности движения на шоссе, сформулированных в 192/Б, нет второго вышеназванного подхода к вопросу, т. е. угроза, являющаяся последствием нарушения основных правил движения. Этот факт обуславливается тем, что закон в нижеследующих позициях подробно излагает те поведения, которые грозят безопасности движения или нарушают основные правила по этому вопросу.

По остальным пунктам конструкция законов, занимающихся преступлениями, направленными против безопасности движения по шоссе, вполне совпадает с формулировкой преступлений, совершаемых при железнодорожном, воздушном и водном транспорте, принимая во внимание тип преступности, остановку опасности, а также окончательный результат.

Существенным считается тот факт, что при наличии обоих преступлений, возможно неограниченное смягчение наказания, а в случае заслуживающих особенно тщательное взвешивание, даже отказ от наказания в связи с теми лицами, которые сами уничтожали опасное положение перед вредными последствиями.

С аспекта юридической политики такой подход обосновывается тем, что основной интерес общества сводится к предотвращению неблагоприятных последствий, вытекающих из преступления и эта цель имеет

предпочтение к наказыванию преступника «на любую цену». Такой подход закона поощряет преступника к возможно более скорому устранению неблагоприятных последствий в интересах использования преимуществ, предложенных законом.

2. Умышленная угроза на шоссе

Положение характеризуется новой редакцией Уголовного права в своем § 193, что здесь отдельно обсуждается тот случай, когда преступник нарушением правил движения умышленно грозит жизни и здравью других лиц.

Деятелем такого преступления может быть, значит, только такое лицо, чье поведение регулируется основными правилами ОРУД-а. Таким типичным специальным субъектом является водитель какого-либо транспортного средства, но может быть и другое лицо, так например, кондуктор авторбуса, который дает сигнал для шофера для отправления с целью умышленной угрозы какого-то вошедшего в автобус пассажира.

С точки зрения закона никакое значение не предписывается тому, является ли водитель водителем по профессии или нет, даже преступление может быть совершено руководителем без удостоверения.

Основной случай преступления все же предполагает какие-то вредные последствия, т. е. наличие непосредственной опасности для жизни одного или нескольких лиц, их здоровья или физического состояния вследствие умышленного действия. (Круг этих лиц, конечно, не входит сам преступник).

При классификации случаев законодательство учло также возможные дополнительные, вредные последствия. Такими являются, например, серьезные физические повреждения или смертельные выходы.

Конструкция преступности умышленной угрозы на шоссе заслуживает особого внимания: Преступник умышленно нарушая основные правила движения по шоссе рискует непосредственно жизнью, физическим состоянием и здоровьем одного лица или нескольких лиц. В том случае, если непосредственная опасность превращается в серьезное физическое повреждение, с учетом § 18 Кодекса Уголовного Права ответственность преступника не зависит от того, было ли серьезное физическое повреждение, вызвано умышленно или по халатности, должна быть установлена в отдельных конкретных случаях.

Если потерпевший в тесной связи с умышленной угрозой умер, то смерть как основной выход, преступник может считаться только преступником по халатности. Значит, наиболее сильно квалифицированным случаем данных типов преступления является то, что когда преступник должен отвечать за халатность, вызвавшую смерть. (При умышленном вызванной смерти квалификация: убийство).

Мы должны отметить, что объективно вызванный результат (сильное физическое повреждение или смерть) преступник не считается преступником умышленно или по халатности совершенного

действия, т. е. он должен взять на себя ответственность только на основной случай преступления, так как в противоположном случае — не имея преступности, распространяющийся на квалифицирующий результат, мы бы объективно поняти ответственность.

Против преступника умышленной угрозы на шоссе Кодекс Уголовного Права считает обязательным запрет на вождение транспортного средства, вроде побочного наказания, так как высокая степень опасности для общества вполне обуславливает то, что преступник за определенный срок не должен участвовать в движении.

3. Аварии со смертельными исходами

Преступление из-за халатности, сформулированное в § 194 Кодекса Уголовного Права обнаруживает несколько сходства по сравнению с угрозой, осуществляемой по халатности в рамках отдельных профессий (Кодекс Уголовного Права § 258/2.)

Это преступление осуществляется таким образом, что преступник умышленно или из-за халатности, нарушая правила движения на шоссе вызывает смерть других лиц. Такое преступление, значит, носит смешанный характер с точки зрения установления преступности. Насчет нарушения правил движения по шоссе законом равномерно оценивается нарушение правил умышленного характера или же совершенные из-за халатности. Форма преступности, служащая в качестве квалификации определяется халатностью, вызывающей смерть. Умышленное или по халатности совершаемые нарушения правил движения, таким образом, — при халатности, выражающейся в результате — взвешивается только три определения наказания.

Преступление, совершенное из-за халатности со смертельным исходом на шоссе более сурово оценивается тогда, когда преступление является последствием того, что преступник водил транспортное средство или управлял машиной в пьяном состоянии или же преступление вызывало смертельный исход нескольких лиц, или же привело к авариям массового характера.

Против преступника такого преступления вроде побочного наказания может применяться и запрет за вождение.

4. Нарушение правил по движению

Общим характерным свойством нарушений по движению, обсужденных в §§ 194/А и 194/Б Кодекса Уголовного права является то, что они по степени опасности для общества не достигают значения вышеуказанных преступлений. Среди таких нарушений мы можем найти преступления, являющиеся последствием халатности, нарушения правил движения, приводящие к сильному физическому повреждению (§ 194/А), а нарушение основных правил, грозящие жизни, здоровью или физическому состоянию (§ 194/Б) абз. 2) и умышленно проведенные преступ-

ления, как например, вождение в пьяном состоянии (§ 194/Б) I, абз. а) и б) а также такие нарушения правил, как например, пренебрежение обязанностью остановки автомашины или же антиюридическое покидание места аварийного случая. (§ 194/Б, абз. I, пункт в).

4.1. Нарушение правил движения, совершенное из-за халатности, вызывающее серьезные физические повреждения.

В ходе уголовного права в § 194/АI выразил общий подход к оценке действий, причиняющих серьезное физическое повреждение других лиц из-за халатности, вследствие нарушение основных правил. Оценка данных преступлений совпадает с преступлением «причинение смертельных аварийных случаев на шоссе», т. е. независимо от того, является ли нарушение правил умышленным или последствием халатности, то все же насчет полученного результата, т. е. серьезного физического повреждения преступник наказывается только за халатность.

Закон при дифференцировании отдельных случаев учитывает, с одной стороны, факт вождения в пьяном состоянии, а с другой стороны, дополнительные отрицательные результаты, как например, остающиеся на всю жизнь физические недостатки, сильное нарушение здорового состояния или особенно значительные ущербы.

4.2. Вождение в пьяном состоянии

Выдающееся значение вождение в пьяном состоянии при создании аварийных случаев на шоссе, при увеличении их числа обосновывают тот факт, что вождение в пьяном состоянии должно быть не только одним из квалифицированных случаев, вызывающих смерть на шоссе или же сильное физическое повреждение, а оно должно быть сформулировано также и в виде самостоятельного обвинения.

Законом поэтому вождение в пьяном состоянии наказывается во всех четырех видах транспорта. В рулю железнодорожного, воздушного и движения по шоссе с точки зрения квалификации не играет роль тип движения транспортного средства моторизовано оно или нет. С другой стороны Кодексом Уголовного Права не обсуждаются те случаи, когда водные транспортные без моторного движения водятся в пьяном состоянии (таким образом, например, вождение лодки в пьяном состоянии оценивается только в виде нарушения правил).

Такую же угрозу для транспорта представляет собой предоставление права вождения транспортного средства, лицу, находящемуся под влиянием алкоголя. Поэтому лицо, предоставляющее такое право, лицу находящему в пьяном состоянии считается также нарушителем в пьяном состоянии считается также нарушителем правил с тем различием, что предоставление права вождения транспортного средства не моторного движения не наказывается и данное действие считается только простым нарушением правила. (Разумеется, что лицо, находящееся в пьяном

состоянии, берущий на себя ответственность за вождение транспортного средства, берет на себя выше связи с этим пунктом названные ответственности.

Обе формы вождения транспортного средства в пьяном состоянии являются умышленно проведенными нарушениями. В связи с § 22 Кодекса Уголовного права факт пьянства по собственной вине не является облегчающим моментом.

Преступление завершается вождением или предоставлением права на вождение и также попытки могут быть установлены, хотя вождение транспортного средства или предоставление на него права не осуществились, несмотря на стремление, направленные на это.

4.3. *Нарушение норм, связанных с обязательствами водителем транспортного средства, связанного с аварийным случаем*

§ 58 ОРУД-а предусматривает то, что водитель транспортного средства, связанного с аварийным случаем обязан для остановки транспортного средства без задержки и оказать помощь поврежденному лицу или попадающемуся в опасное положение человеку, вследствие аварийного случая, а также предпринять все возможные меры для устранения всех дальнейших последствий возможных аварий.

Такой закон вполне отвечает преступности, определенной в § 194/Б/1 Кодекса Уголовного Права, который наказывает водителя данного транспортного средства, если он не останавливает на месте аварийного случая или же без выполнения своих обязанностей, определенных законом, покидает место с такой целью, чтобы освободиться от возможных юридических последствий своего преступления.

Преступление может совершаться только тем лицом, который в виде водителя транспортного средства принимает участие в какой-то аварии, являясь или же преступником, потерпевшим данного случая.

Под аварийным случаем подразумеваются все события, связанные с движением, сопровождающиеся физическими повреждениями или материальным ущербом, независимо от степени серьезности последствия.

Вторая возможность фактического положения, т.е. покидание места аварийного случая считается умышленным преступлением, осуществляемым только тогда, когда данное лицо покидает место с целью избежание неприятных последствий юридического характера.

Под процессом в этой взаимосвязи подразумевается не наказание преступника или нарушителя правил, а процессы, связанные с возмещением и страхованием.

В том случае, когда во время аварийного случая кто-то потерпел сильное физическое повреждение, то преступник ответственен не за данное преступление, а за «отсутствия оказания помощи» определенное в § 259 Кодекса Уголовного Права.⁶

4.4. *Нарушение движения из-за халатности, непосредственного грозящие жизни и физическому состоянию*

д) § 194/Б/І Кодекса Уголовного Права занимается основным положением «угрозы, являющейся последствием халатности в кругу профессии» с тем существенным отклонением, что он сузил круг данных преступлений применением новых элементов.

Данная ситуация осуществляется тогда, когда преступник умышленным или же из-за халатности совершенным нарушением правил ОРУД-а непосредственно грозит жизни, физическому состоянию или здоровью другого лица или других лиц, предполагая то, что такое действие сильно нарушает дисциплину движения. Для установления такого факта мы должны оценить и взвесить все необходимые обстоятельства.

В том случае, если поведение, грозящее правилам путем нарушения основных тезисов ОРУД-а не особенно сильно нарушает дисциплину движения, то действие оценивается в виде нарушения правил.

Кодексом Уголовного Права предусматривается также и применение запрета вождения для лиц, нарушающих правила.

Согласно § 194/В с точки зрения оценки преступлений по движению законы, касающиеся пешеходов и пассажиров, не считаются правилами движений. Это значит, что пешеход и пассажир должны отвечать за нарушение правил, не вызывающее никаких особенно вредных результатов в категории нарушения правил, а в то же время, их поведение, вызывающее сильное физическое повреждение, смерть или материальный ущерб оцениваются по общим правилам уголовного права.

5. *Отсутствие оказания помощи*

§ 259 Кодекса Уголовного Права обязанностью всех лиц предусматривает то, что оно должно оказать любую возможную помощь лицам, поврежденным, пострадавшим от аварии, попавшим в ситуаций, грозящих их жизни или физическому состоянию.

Такое общее положение приобретает особое значение при аварийных случаях движения.

Оказание помощи, естественно, является не только обязанностью водителя транспортного средства, вызывающего аварию, а всех лиц, установивших аварию.

Умышленное преступление, осуществляемое вместе с отсутствием такого оказания помощи считается более серьезным преступлением тогда, когда потерпевший умертвил оказание помощи смогло бы спасти его жизнь. Дальнейшим значительным обстоятельством является что если сама авария была вызвана халатным или безвинным поведением лица, не оказавшего помощь.

(Преступник умышленного преступления, конечно, не наказывается за отсутствия оказания помощи, поскольку в этом случае он должен бы отвечать за два преступления).

Оцененным случаем обсужденного преступления является тот случай, когда преступник должен был бы оказать помощь уже на основе основных законов своей профессии. Однако, такой подход не является приемлемым к такому лицу, которое было бы обязано для оказания помощи только в силу основных правил движения.

Как выше об этом уже упоминалось в случае, когда на месте аварии ни одно лицо не нуждалось в помощи, то водитель транспортного средства, касающегося аварийного случая, отвечая за ошибку, сформулированную в § 194/1/ абз. в), когда он не останавливает транспортное средство или умышленно уезжает. Однако, если на месте аварии находится лицо, нуждающееся в помощи, то ответственность водителя транспортного средства, должно быть установлено также с учетом не оказания помощи при отсутствии остановки или уезда.

Практикой суда и теорией правильно разрабатывались принципы, согласно которым смертельный исход не может быть отменен двойно, так как при причинении смертельного аварийного случая, нельзя установить факт отсутствия оказания помощи, приводящий к смертельному исходу. Таким образом, смерть, как окончательный результат должен быть оценен в такой взаимосвязи, с которой она обнаруживает более тесные каузальные взаимосвязи.

Нарушение правил на шоссе

Нарушение правил на шоссе содержится во второй главе (I. подглава Государственного закона за № 17/1968/14 апреля. К этой же категории относится «вождение без разрешения», «возведение неработоспособных транспортных средств», «грубое нарушение правил движения по правилу правостороннего движения», «значительное нарушение правил по уменьшению скорости», «невыполнение обязанностей водителей для уменьшения интенсивности светофоров», «вождение машины в пьяном состоянии», «нарушение порядка движения на шоссе, а также нарушение правил движения на шоссе в меньшей степени».

Общей характеристикой вышеназванных нарушений правил — за исключением последнего — представляют собой грубую угрозу для общего порядка движения, олицетворяя потенциальную возможность аварий.

В категорию нарушений правил «нарушение правил движения на шоссе в меньшей степени» входит — помимо вышеназванных нарушений правил — любое нарушение движения. Государственный закон дополняет круг нарушений движения такой общей категорией, обращая внимание на то, что нарушение правил движения с целью повышения его безопасности, также должны быть санкционированы средствами уголовного права.

IV. Главнейшие теоретические вопросы по суждению вопросов преступлений по движению

Одним из типичных, но не исключительно возможных форм преступлений на шоссе, является угроза жизни, физическому состоянию или здоровью другого лица или других лиц, путем нарушения основных правил движения на шоссе. Приспосабливаясь к последствиям (к исходу) Кодексом Уголовного Права различаются следующие типы действия:

1. Преступления по угрозе на шоссе. 2. Сильные физические повреждения. 3. Преступление, вызывающее смерть (§ 193). 4. Преступление, вызывающее смерть нескольких лиц. 5. Преступление, вызывающее массовую катастрофу. По отдельным положениям отдельных преступлений законодательством формулируются различные виды поведения.

Преступления по движению имеют материальные исходы. Прием непосредственной угрозы в виде непосредственного результата является общепринятым подходом венгерской практики уголовного права.

Наука различает абстрактную и конкретную (непосредственную угрозу), помимо этих категорий известно также понятие публичной угрозы. Уголовным правом оцениваются все три типа угрозы (мы сейчас отказываемся от уточнения сущности публичной угрозы, так как эта тема находится вне рамок наших обсуждений).

Опасность: возможность для осуществления какого либо повреждения. В объективном смысле речь идет о такой ситуации, которая само по себе уже олицетворяет возможность какого-либо вредного различия или повреждения. Под понятием непосредственной угрозы понимается реальная возможность угрозы жизни, физического состояния и здоровья. Речь идет о такой для одного лица, или нескольких лиц конкретизированной близкой опасности, которая не превращается в фактическое повреждение из-за случайных, независимых от преступника обстоятельств. Таким образом, непосредственная опасность — это предшествующая фактическому повреждению ситуация.

С субъективной точки зрения понятие опасности означает человеческий подход к данной ситуации.

Ввиду того, что установление непосредственной опасной ситуации — из-за благоприятного развития обстоятельств — не всегда вызывает фактическое повреждение, то вопрос, возникающий при обсуждении той или другой ситуации, или наличия в ней опасности иногда можем решить только позже. По судебной практике решение таких конкретных обстоятельств базируется всегда на опытах, накопленных судьями.

Общепринятой теоретической и практической позицией считается: материальный ущерб, вызванный аварией сам по себе не документирует наличие непосредственной опасности, а даже не доказывает иногда даже легкие физические повреждения.

По определениям § 193 и 194/A сильным физическим повреждением, как исходом, ответственность повышается. Согласно практике венгерс-

кого уголовного права: речь идет о сильных физических повреждениях при их лечении после 8 дней (Кодекс Уголовного Права § 257).

При установлении необходимого для лечения периода должны быть учтены только фактические сроки, внутри которых повреждение или болезнь были вылечены. Неработоспособность или сроки по бюллетеню не принимаются во внимание.⁷

Решающим моментом учитываются п.б. (§ 194) А/2 Кодекса Уголовного Права остающееся физическое повреждение или же нарушение правил, приводящие к сильному повреждению здоровья. В Кодексе Уголовного Права не содержатся конкретные понятия на счет сильного физического повреждения или повреждения здоровья. В смысле судебной практике остающимся физическим повреждением считается потеря какого-то органа человеческого тела или какой-то способности, а также снижение какой-то способности (слух, зрение, половое бессилие и т.д.).

Ухудшением здорового состояния считается такой случай, когда действие вызвало неизлечимые или хронические болезни (например, заболевание головного мозга). В этот круг понятий входит и такое повреждение, при котором смертельный исход устраняется только врачебным вмешательством. В смысле подхода Верховного Суда, принятого на 157-ом заседании сама потеря зародыша сама по себе независимо от других обстоятельств понимается как сильное ухудшение здорового состояния потерпевшего.

§ 194, а также § 194/А решающим фактором считается массовой случай аварии. Массовый аварийный случай входит в компетенцию судебной практики. Для устранения отклонений, наблюдаемых на практике в последние годы, а также для унификации соответствующей практики было принято постановление № 531 Верховного суда, согласно которому: «Массовый аварийный случай осуществляется тогда, когда, вследствие событий — помимо умерших или пострадавших от сильного физического повреждения лиц» — было повреждено минимально 10 человек или же их жизнь или физическое состояние непосредственно попали под угрозу.⁸

С точки зрения установления массового аварийного случая, решающим фактом является не число или тип данных транспортных средств а число лиц, связанных с аварией.

Нередкими являются те случаи, когда массовая авария одновременно вызывает смерть нескольких лиц или же причиняют остающуюся физическую слабость или сильное повреждение здоровья. В таких случаях мы должны применить обе категории. Накопление решающих моментов играет роль только при определении наказания. В силу характера обстоятельств одновременное наличие нескольких решающих обстоятельств является затрудняющим фактом. В смысле п.б./§ 193/2 и § 194/2 смертельный исход является решающим фактом. Аспекты квалификации в вышеуказанных двух законах отличаются друг от друга.

Согласно § 193 (2 п.б.) о данном преступлении речь идет тогда, когда лицо, умышленно грозящее безопасности движения, с точки зрения смертельного исхода отвечает только забхалатность. Из этого обстоя-

тельства можно сделать также и такой юридический вывод, что намерение, направленное на причинение непосредственной угрозы нельзя идентифицировать с намерением, направленным на причинение дальнейших исходов, вытекающих из непосредственной опасности. Таким образом, вышеупомянутый случай можно установить только в том случае, если преступник на счет причинения непосредственной угрозы является поступившим умышленно преступником, а с точки зрения смертельного исхода отвечает только за халатность.

С точки зрения п.б. (§ 193) 2 число умерших лиц, не имеет никакого значения. Такое установление обуславливается абз. № 1. Речь идет о том, что первый абзац § 193 является приемлемым независимо от числа непосредственно угрожаемых лиц, так как в этом отношении законодательством было создано единство. А если независимо от числа лиц, подвергавшихся угрозе осуществляется один исходный случай, то логичным считается, что такое обстоятельство должно быть учтено также и с аспекта п.б. абз. № 2.

Таким образом, если в ходе умышленно совершенного действия, грозящего безопасности на шоссе, несколько лиц пожертвовало своей жизнью, то с учетом первого абзаца (другие) принимается во внимание п.б. 2. абзаца. Число умерших играет роль лишь при определении наказания.

Положение в связи с § 194 (2 п.б.) коренно отличается от вышеизложенного положения. В смысле данного параграфа преступление считается более значительным тогда, когда вследствие нарушения правил движения по шоссе, произошла смерть нескольких лиц. С точки зрения классификации минимальное число потерпевших составляет 2 лица. Верхний предел не устанавливается ни законодательством, ни юридической практикой. Число умерших может быть учтено при определении наказания в виде затрудняющего фактора.

Наконец, с точки зрения оценки ответственности пропорциональной исхода законом оценивается также особенно значительный материальный ущерб, возникший в связи с аварией, но только в виде одного из классифицированных случаев преступлений по движению. Установление пределов, особенно значительного ущерба для осуществления едино судебной практики входит в компетенцию Верховного Суда. Управлением судебной практикой осуществляется Верховным судом, пользуясь основными положениями, принципиальными решениями и постановлениями, принятыми на заседаниях коллегии. Несмотря на то, что эти постановления также не имеют законную силу все же являются обязательными. По настоящей практике сумма, считающаяся уже значительным ущербом или значительной стоимостью составляет 500.000 форинтов.⁹

Вышеназванный принципиальный подход, хотя он служит ориентировочным принципам в области преступлений, направленных против имущества, все же имеет действие по всем тем преступлениям, в связи с которыми законом используется понятие «особенно значительного ущерба». Естественно, 500.000 фор. нельзя считать абсолютным пределом.

На основе всех обстоятельств определяющих конкретную обстановку, также возможно отсутствие применения критерии «особенно значительный ущерб» также при ущербе, незначительно превышающих данную сумму. Материальный ущерб, возникающий при преступлениях, грозящих безопасности движения в других случаях не имеют никакого значения с точки зрения уголовной практики. Этот факт, конечно, не означает того, что стоимость ущерба не могла бы учтена при определении наказания. При расчетах и определении особенно значительного ущерба принимаются во внимание только материальный ущерб. Фактически ущерб не может быть заполнен никаким-либо принципиальным или идейным ущербом или неализованой прибылью. При определении ущерба должен быть учтен финансовый ущерб, связанный с повреждением транспортных средств.

Объективным предусловием установления преступления по движению является каузальная взаимосвязь, существующая между нарушением правил и осуществленным исходом. Каузальная взаимосвязь исследуется различным образом при отдельных обсужденных категориях преступлений. Согласно основному правилу каузальная взаимосвязь должна существовать между нарушением правил и непосредственной угрозой. Такая позиция меняется в зависимости от того, какие последствия, не входящие уже в круг непосредственной угрозы признаются законом (например, сильное физическое повреждение, смерть и т.д.).

На тот вопрос, когда и при каких условиях возможно установление каузальной взаимосвязи, а с другой стороны при ее отсутствии, когда преступник не должен отвечать за исходы, ответ дается на базе теории с одной стороны, а на основе юридической практикой разработанных и принятых принципов с другой стороны.

Каузальная взаимосвязь считается существующей тогда, когда в отношении последствия нарушение правил движения является очевидной и исходы тесны связаны с нарушением таких и обуславливаются им.

«Каузальная взаимосвязь не может быть установлена тогда, когда вредные исходы получились бы также и без нарушения правил, и они являются неизбежными из-за поведения других лиц или содержания внешних обстоятельств.¹⁰

В соответствии таким образом сформулированным принципом водитель транспортного средства, передвигающегося с разрешенной скоростью, не должен отвечать за аварийный случай, происшедший внутри расстояния торможения в том случае, если пешеход внезапно подпрыгнул под транспортное средство и водитель не должен отвечать даже тогда, когда скорость транспортного средства превысила разрешаемую скорость.

Для установления ответственности в смысле уголовного права, помимо наличия объективного предусловия, необходима также и фактическая преступность. (Ввиду того, что общие концепции преступности в уголовном праве отдельных социалистических стран примерно одинаковы, мы на этом месте не жалеет заниматься их подробным анализом.) Одна часть преступлений, входящих в данный круг, может быть осу-

ществлена только умышленно, а другая часть, может быть последствием также и халатности. К умышленно осуществляемой категории преступлений относится группа «опасность на шоссе (§ 193), § 194/Б/1, нарушение правил, определенные в пп. а) — в).

Аварии со смертельными исходами (§ 194), а также преступления по движению, определенные в §§ 194/А и 194/Б. п.д. могут совершаться только из-за халатности.

Опасность на шоссе, согласно формулировке § 193/1, абз. 1, может быть установлено тогда, если намерение преступника распространялось ил на нарушение правил движения, а также на непосредственную опасность. В таких случаях мы сталкиваемся со специальным намерением опасности. Своеобразием данного закона является то, что он из случаев, определенных в абз. № 2 не исключает установление фактического положения, согласно п. б.) намерение направленное на физическое повреждение, а также на исход последствия данного преступления. Установление данного юридического случая не тормозится тем, что намерение преступника существуют только в отношении непосредственной опасности, а в отношении физического повреждения преступник должен отвечать только за халатность.

Опасность со смертельным исходом может установлена согласно § 193 (2 п.б.) только в том случае, если нарочность преступления относится только тк непосредственной опасности, а на счет смерти он отвечает только за халатность. В таком случае нарочность опасности имеет исключительную силу (это объясняется тем, что если бы нарочность преступления относилась бы также и к смерти, то действие считалось бы умышленно придуманным убийством (§ 253).

В связи со вопросами преступности следует упомянуть также и о физическом подходе к нарушению правил. Нарушение правил движения является преступлением тогда, когда преступник:

1. Осознал те обязанности, которые вытекают из данных правил и все же показывает противоположеное поведение.

2. Он знает основное правило движения, но из-за отсутствия оказания необходимого внимания и необходимой заботливости, он не понимает то, что поведение к которому он был бы обязан этими правилами в данной обстановке.

3. Из-за отсутствия тесно со своей профессией связанной заботливости он не соблюдает основное правило.

В случае, изложенном в п. 1. (нарушение правил является умышленным, а в пп. 2 и 3.) излагаются типичные случаи халатности. Однако, такое различие с точки зрения классификации никакой роли не илрает.

Из своеобразного характера преступления вытекает:

а) Умышленная опасность всегда связана с умышленным нарушением правил.

б) Действия из-за халатности могут быть установлены и при нарочном и халатном нарушении правил.

Преступления по движению, определенные и характеризованные в п.а. (— е.) § 194/Б/1, являются формальными преступлениями. Для их осуществления достаточно умышленное пренебрежение запретами или умышленное невыполнение определенных предписаний.

Нарочность опасности является специальной отраслью венгерского уголовного права. В связи с этим мы должны подчеркнуть то, что намерение, направленное на причинение непосредственной опасности, нельзя идентифицировать той нарочностью, которая направлена на достижение дальнейших для общества опасных исходов, вытекающих из какой-либо конкретной опасной ситуации.

Принципиальные положения подхода к водителю в пьяном состоянии заложены в § 22 Кодекса Уголовного Права. С юридической точки зрения этим законом устанавливается, что по собственной вине пьяное состояние не может быть учтено ни исключаящим наказание моментом, ни фактом, ограничивающим его.

В специальной главе этот вопрос обсуждается с другого аспекта. Установление медицинской науки, которое опирались также и на практике, внушали законодательству специальный подход к пьянству также в области движения при формулировке данных преступлений. ОРУД-ом предусмотрено, что водитель при вождении не может принимать алкогольные напитки. Однако, несоблюдение этого запрета еще не вызывает каких-то юридических непосредственных последствий. На Уголовного Права оценивает вождение в пьяном состоянии в виде определяющего фактора при причинении аварийного случая со смертельным исходом, в соответствии с § 194/2, согласно п.а). а для сильного физического повреждения — согласно § 194/А/2.

Для осуществления содержания вышеназванных параграфов считается необходимым:

- а) действие на шоссе должно быть тесно связано с вождением транспортного средства или машины в пьяном состоянии,
- б) аварийный случай должен сопровождаться смертью или сильным физическим повреждением,
- в) концентрация алкоголя в крови должна достигать 0,008 (испытание Видмарка).

Вождение воздушного или водного транспортного средства с моторным двигателем в пьяном состоянии или же вождение транспортного средства, или машины на шоссе, а далее, предоставление права на вождение лицу, находящемуся в пьяном состоянии, является олицетворением нарушением правил движения, согласно пп. а) и б) § 194/Б/1.

Вождение транспортного средства в пьяном состоянии или предоставление этого права лицу, находящемуся в таком состоянии исчерпывает без дальнейших предусловий, преступление. В таких случаях пьяное состояние является основным признаком исходного положения, но в таких случаях предусловием является и то, что концентрация алкоголя должна быть равной 0,0008. Собственная вина или ее отсутствие не имеют значения при квалификации данного преступления.

Подводя итоги нашей дискуссии мы должны установить, что вождение транспортного средства в пьяном состоянии или предоставление права на него лицу, находящемуся в таком состоянии, оцениваются на трех уровнях:

1. По ОРУД-у, как нарушение правил предусловием такой квалификации является концентрация алкоголя в крови ниже 0,008.

2. Преступлением по движению, согласно пп. а) и б) § 194/Б/1 при концентрациях 0,008.

3. В виде определяющего обстоятельства.

Помимо вышеназванных случаев при определении наказания затрагивающие обстоятельства могут также иметь место в таких случаях, когда юридическим законом не запрещается то, чтобы лицо принимало алкоголь, или же существует юридический закон, но он — более низкой категории и поэтому данный факт является только предметом оценки судей. С этой точки зрения могут приниматься во внимание те случаи, когда концентрация алкоголя в крови остается ниже 0,008 и те случаи, которые регулируются § 193 и пп. в) и г) § 194/Б. Затруднительными факторами можно считать любую степень пьяного состояния при таких преступлениях, характеризующихся также и другими определяющими факторами, тип которых повышает ответственность алкоголя, как например, п. б) § 194/2.

Юридические последствия преступлений по движению

Юридические последствия преступлений по движению приспособляются в рамках всей системы наказания по Кодексу Уголовного Права к значению преступления (преступление — вина), к преступности преступления и в конце концов последствиям действия.

Главным наказанием в связи с преступлениями по движению является: 1. Лишение свободы. 2. Воспитательная работа (в рамках смягчения, определенного судом, применимо и материальное наказание). Наказание преступлений в противоположность карушению правил и по своему нижнему, а также по своему верхнему пределу вызывает более серьезные последствия также и в основном, а также особенно взвешиваемых случаях.

На счет преступлений в связи с §§ 193, 194, 194/А — 194/Б главным наказанием является лишение свободы. На счет нарушений правил движения, сформулированных в № 194/Б, кроме лишения свободы можно установить также воспитательную работу (с альтернативным характером)

В связи с обсужденными преступлениями в роде побочных наказаний законодателем подчеркивается лишение право на вождение. Естественно, в интересах осуществления делей наказывания могут быть применены и другие виды побочных наказаний.

Основной случай опасности на шоссе (§ 198) наказывается заключением в тюрьму на 1 — 5 лет, а случай, определенный в п.а./абз. 2 зак-

лючением в тюрьму на 2—8 лет действия, включенные в п.а.) наказываются лишением свободы на срок 5—12 лет. Такие относительно серьезные наказания объясняются преступностью преступника с одной стороны, а значением оскорбления с другой стороны.

В виду более мягкой степени преступности преступность, определенная § 194, наказывается менее строго. В данном случае лишение свободы не может превышать 8 лет даже в том случае, если действие привело к смерти нескольких лиц, или вызвало массовую катастрофу. Смягченное наказание по сравнению с § 193 в данном случае объясняется исключительно халатностью преступника.

Наказание преступности по движению по § 194/А в основном случае составляет 30 дней — 2 года, а в оцененных случаях 30 дней — 3 года (лишения свободы).

Наказание преступлений по движению, регулируемых § 194/В может быть лишением свободы на 1 год или же может выражаться воспитательной работе за 1 1/2 года.

Верхний предел лишения свободы, относящийся к отдельным типам преступлений не может быть превышен (за исключением накопления преступлений), с другой стороны нижний предел может быть снижен в виде смятения судебного приговора. (§ 68)

К своеобразным чертам преступлений приспосабливается запрет на вождение транспортного средства, как побочное наказание. В случае, отвечающих § 193 применение запрета на вождение имеем обязательную силу, а в других случаях такое наказание является примлемым.

В случаях, не носящих обязательный характер запрет на вождение транспортного средства в судебной практике применяется в том случае, когда оно обуславливается защитой общественных интересов.

В судебном приговоре нужно установить и то, вождение какого транспортного средства запрещается данным приговором. Срок запрета может изменяться с 6 месяцев до 10 лет. (Применение других видов побочного наказания законом не исключается).

Преступник любого типа действия по § 194/В/1 лишается прав на вождение какого-либо транспортного средства, вождение которого должно быть разрешено (транспортное средство, машина, трамвай, троллейбус, транспортное средство с использованием физической силы). Запрет на вождение транспортного средства не должен быть связан с наличием разрешения на вождение. Если преступник таким разрешением не владеет, то он за определенный период не может получить удовлетворение на вождение транспортного средства. Согласно § 194/В Кодекса Уголовного Права запрет на вождение транспортного средства может применяться в виде побочного наказания против тех, которые по-сути дела водили транспортное средство. Таким образом, исключается запрет на вождение транспортного средства пострелателя или лиц, оказавших помощь в преступлении.¹¹

Если запрет на вождение транспортного средства является последствием неполного знания соответствующих правил движения преступ-

ником, то восстановление права на вождение может зависеть от сдачи экзамена по данным правилам. (§ 52/Б/А).

На практике такое же положение существует, если побочное наказание имеет силу на более длительный период. Практика доказывает, что если человек не упражняется своей профессией за относительно длительный период, то он может стать непригодным для данной профессии. Такое установление имеет особую силу на счет вождения транспортных средств.

При совершении любого типа преступления по движению, право на вождение транспортного средства может быть снято полицией еще перед судебным приговором. Такое мероприятие оправдывается аспектами предупредительного характера.

Судебная практика, связанная с преступлениями по движению, определяется следующими факторами:

1. Изменения, происшедшие в структуре движения.
2. Размножение отдельных типов преступления.
3. Увеличение числа транспортных средств и преступлений по движению, как объективные факторы.

Общим справочником определения наказаний является и по отношению преступлений по движению Верховный Суд. В соответствии с уполномочием, предоставленным государственным уставом Верховный Суд осуществляет принципиальное и практическое руководство. Все эти функции выполняются для унификации практики и обеспечения законности. Функция руководства осуществляется при помощи основных положений, принципиальных решений, постановлений, принятых на заседаниях. При одновременном подчеркивании того факта, что Верховный Суд не является законодательским органом, а только органом применения юридических правил мы должны установить, что его принципиальная деятельность, осуществляемая через основные принципы и принципиальные решения оказывает большое влияние на практику.

Данное влияние осуществляется путем толкования юридических правил, обобщения смягчающих и затрудняющих обстоятельств, а также решения основных противоречий, вытекающих из неоднозначного подхода к отдельным понятиям на практике.

Проблемы юридической практики связаны, в первую очередь, к запретам на вождение, особенно в тех случаях, когда решение данного запрета входит в компетенцию суда. В связи с этим вопросом Верховным Судом было вынесено много принципиальных решений. Таким образом, принципиально было установлено, то, что при нарушении правил, олицетворяющих высокую степень опасности, а также при весьма грубых и двойных нарушениях правил движения нельзя обойтись без запрета на вождение транспортного средства.²²

Основой запрета могут послужить следующие мотивы: вождение в пьяном состоянии в нескольких случаях, грубое несоблюдение основных правил ОРУД-а, физическое повреждение лиц, аварии со смертельным исходом.

Представленная система законодательства по преступлениям по движению не означает осуществление самой подходящей законодательной системы в нашей стране.

В Венгрии планомерно ведутся работы по созданию нового Кодекса Уголовного Права. Стремления рабочих комиссий, состоящих из специалистов практики и теории, направлены на то, чтобы новый Кодекс Уголовного Права путем сохранения и дальнейшего развития положительных черт существующего уголовного права и устранения его определенным недостатков все активнее и активнее послужил бы торможению дальнейшего распространения преступности.

В кругу предтуплений по движению можно установить следующие принципиальные закономерности:

1. Основой ответственности за преступления и в дальнейшем должна послужить преступность совершающего (умышленно придуманное преступление или халатность).

2. При преступлениях, являющихся последствием халатности, кроме степени вызванных последствий, следует учитывать также физический подход совершателя к нарушению данного правила по движению, а конкретно тот факт, умышленно ли совершил он преступление или просто из-за халатности. (Несомненным является решающая роль случайности и вне сторонних факторов с точки зрения серьезности последствий). С другой стороны значение преступления, вызванного халатностью данных лиц отображается и в социальноэтиологическом смысле, а также с точки зрения уголовного права серьезности вызванных последствий.

3. При определении наказывания требуется более серьезный учет вождение в ньяном состоянии.

4. При более мягких преступлениях следует представить более значительное свободное пространство для применения видов наказания, не сопровождающихся лишением свободы, как например, материальное наказание.

В виде самостоятельного главного наказания оказывается применимым также и запрет на вождение транспортного средства. В оправданных случаях следовало бы воспользоваться также и средством окончательного запрета на вождение транспортного средства.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Несчастные случаи на дорожном транспорте с нанесением повреждения личности (Ежегодник сообщения и информации 1975. Центральное Статистическое Управление.)

² Из обоснования Уголовного Кодекса министром (УК ВНР Будапешт 1962.)

³ Д-р Имре Маркоя: О модификации УК

(Magyar Jog; 1972. I.)

⁴ УК вначале определял понятие единого преступления. Распределение преступных деяний по тяжести на преступления и проступки установила тоже Новелла. Причины изменения подробно излагает обоснование Новеллы министром.

(Igazságügyi Közlöny; 1971. II.)

⁵ Из обоснования Новеллы министром.

⁶ На основе решения № 508 Уголовной Коллегии Верховного Суда ВНР.

⁷ На основе решения № 387 Уголовной Коллегии Верховного Суда ВНР.

⁸ На основе решения № 531 Уголовной Коллегии Верховного Суда ВНР.

⁹ Принципиальное решение № XXXVII Верховного Суда ВНР.

¹⁰ Венгерское Уголовное право. Особенная часть. (Учебник Вуза офицеров полиции 1973.

¹¹ Сборник решений Верховного Суда. Решение о деле 7132.

STRAFRECHTLICHE MITTEL ZUM SCHUTZE DER VERKEHRSSICHERHEIT MIT BESONDERER RÜCKSICHT AUF DIE STRAFTATEN IM STRASSENVERKEHR

DR. JENŐ PINTÉR

Universitätsdozent

DR. LÁSZLÓ PAPP

Oberassistent

(Zusammenfassung)

Der Verkehr ist für das Wirtschaftsleben eines Landes von hervorragender Bedeutung. Neben dem Wasser- und Eisenbahnverkehr, werden dem Flug- und Strassenverkehr immer wichtigere und grössere Aufgaben zuteil. Der Verkehr ist ein unentbehrliches Mittel zur Personen- und Güterbeförderung. Auch der enge Zusammenhang zwischen dem inneren und internationalen Tourismus und der Motorisierung ist allgemein bekannt.

Die Sicherheit des Verkehrs — das Leben und körperliche Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer und die transportierten Güter — werden durch die Sicherheitsvorschriften der gegebenen Verkehrssparte geschützt. Die Verletzungen der Sicherheitsvorschriften stellen in der ersten Stufe Ordnungswidrigkeiten dar. Die mit bedeutender Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs oder für Personen verbundenen Vorschriftsverletzungen und andere Tätigkeiten stellen eine Straftat dar.

§§ 192/A — B/StGB verfügen über die Bestrafung solcher Handlungen von Aussenstehenden (Nicht-Verkehrsteilnehmern, welche in erster Reihe die Verkehrssicherheit gefährden. Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der erwähnten Straftatbestände auch das Leben und die körperliche Unversehrtheit von Menschen geschützt werden.

Sollten die vorschriftswidrigen Handlungen von Personen, die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Wasser- und Flugverkehrs tätig sind, eine entsprechend schwere Gefahr hervorrufen, sind diese ebenfalls aufgrund der §§ 192(A — B)StGB zu beurteilen.

Völlig anders wurde die Regelung auf dem Gebiet des Strassenverkehrs gestaltet. Die vorliegende Studie befasst sich mit solchen Handlungen im Strassenverkehr, welche das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit anderer Personen gefährden. Diese Verhalten werden — je nach den Schuldformen, den Tatfolgen oder anderen Umständen — nach den §§ 193, 194, 194(A und B) StGB qualifiziert.

Die strafrechtlichen Charakteristika der erwähnten Verhalten sind die folgenden: 1. sie können nur durch die Verletzung der Vorschriften der StVO begangen werden; 2. ihr Täter kann nur eine solche Person sein, welche unter den Anwendungsbereich der StVO steht; 3. die Schuldform des Täters wird durch den sog. Gefährdungsvorsatz charakterisiert.

Die §§ 193, 194, 194 (A und B) können also nur in solchen Fällen angewendet werden, der Täter unter der Geltung der Verkehrsvorschriften steht, die Straftat auf einer Strasse begangen wird, die Handlung die Vorschriften der StVO verletzt und im Zusammenhang damit das Leben, die körperliche Unversehrtheit anderer Personen gefährdet wird bzw. schwere Körperverletzung, Massenunfall oder Tod als Folgen eintreten. In der zweiten Wendung des § 194 (A Abs. 2) wird auch die Verursachung eines besonders grossen Schadens im Zusammenhang mit dem Unfall als qualifizierender Umstand vorgesehen.

Ein spezieller Charakterzug der erörterten Straftaten ist auf der subjektiven Seite der Gefährdungsvorsatz bzw. die Geltendmachung der Gefährdungskonzeption, deren Wesen dologendermassen zusammengefasst werden kann: im Falle der Gefährdung im Strassenver-

kehr erstreckt sich die vorsätzliche Schuld nur auf die unmittelbare Gefahr, und hinsichtlich des qualifizierenden Erfolges kann den Täter nur Fahrlässigkeit belasten. Im § 194 StGB werden die qualifizierenden Umstände der fahrlässigen Gefährdung angedroht. In diesem Falle gestaltet sich die Grundformel derart, dass den Täter hinsichtlich der Hervorrufung des Gefahrenzustandes und des damit zusammenhängenden Todes bzw. Massenunfalls nur Fahrlässigkeit belastet.

§ 194/B StBG verfügt über die Bestrafung des Fahrens im vom Alkohol beeinflussten Zustand, die Überlassung des Fahrens eines Kraftfahrzeuges usw. einer unter Alkoholeinfluss stehenden Person. Der erwähnte § verfügt über die Bestrafung der Lucht einer vom Unfall betroffenen Person vom Unfallort ohne das vorgeschriebene Verhalten bezeugt zu haben und Schliesslich über die Bestrafung der groberen Form der fahrlässigen Gefährdung.

LES MOYENS DU DROIT PÉNAL DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE LA SÉCURITÉ, EU ÉGARD PARTICULIER AUX CONSÉQUENCES DE LA CIRCULATION SUR LA VOIE PUBLIQUE

par

JENÓ PINTÉR

maitre-conférencier

LÁSZLÓ PAPP

professeur adjoint

(Résumé)

La circulation joue un rôle considérable dans la vie économique du pays. A part transport fluvial et le transport des chemins de fer et les livraisons des tâches de plus en plus importantes incombent au transport aérien et au transport sur la voie publique. Le transport constitue un moyen indispensable de la livraison des marchandises et du transport des personnes. On connaît bien le lien étroit entre le tourisme interne et le tourisme international et le motorisation.

Ce sont les règles de sécurité relatives à la branche de circulation donnée qui sont destinées à protéger la sécurité de la circulation — la vie, l'intégrité physique des usagers des moyens de transport, les biens transportés. La violation des règles de sécurité constitue à première violation d'une norme juridique. La violation d'une règle de circulation ou la violation d'une règle relative à la sécurité des personnes comportant un danger grave ou d'autres activités ayant les mêmes effets constituent une infraction.

L'article 192 §. A et § B CP prévoit la punition des actes commis par les personnes autres que les conducteurs, actes qui visent en premier lieu la sécurité de la circulation. Il faut cependant noter que la vie, l'intégrité physique sont aussi protégées dans le cadre de l'ensemble des faits indiqués.

Les comportements des travailleurs dans le domaine de la circulation des chemins de fer, fluviale et aérienne, comportement violant les règles s'ils produisent un danger de poids convenable sont également jugés à la base de l'art. 192 §. A et §. B CP.

La situation est entièrement différente à l'égard de la circulation des chemins de fer. L'étude s'occupe des actes apparaissant dans le domaine de la circulation sur la voie publique, actes compromettant la vie, l'intégrité physique ou la santé d'une autre personne ou d'autrui. Ces comportements sont qualifiés en dépendance de la délinquance, de la conséquence ou d'une autre circonstance en conformité avec l'un des paragraphes des articles 193, 194, 194/A, 194/B. Le danger causé sur la voie publique (art. 193), la production d'accident de route mortel (art. 194) sont des infractions. Les comportements prévus par les articles 193/A, 194/B constituent des délits.

Les particularités des comportements en question sont les suivantes: 1. l'accident se fait sur la voie publique au moyen de la violation des règles du Code de la route; 2. son auteur

ne peut être autre que celui qui se trouve sous l'effet des règles de circulation; 3. La soi-disant intention de la mise en danger caractérise la délinquance de l'agent.

Les articles 193, 194, 194/A et 194/B seront donc appliqués si l'agent est sous l'effet des règles de circulation et le lieu de la perpétration est la voie publique, l'acte est contraire aux règles du Code de la route et à cet égard la vie, l'intégrité physique d'une autre personne ou d'autrui sont compromises, ou bien des coups et blessures graves, un accident de masse ou néa (2) de l'art. 194/A apprécie en connection avec l'accident comme circonstance qualificative le préjudice particulièrement grave.

La particularité spéciale des infractions traitée sous l'aspect subjectif l'intention de produire le danger ou la réalisation de la conception concernant la production du danger. Sa substance peut être résumée en ce qui suit: «si la voie publique est mise en danger, la délinquance volontaire de l'agent s'étend uniquement au danger direct. Quant au résultat qualificatif l'agent n'est responsable que de l'imprudence. L'article 194 ne pénalise que les cas qualifiés de la production du danger. Dans ce cas la formule de base sera gu a l'égard de la situation du danger et de la mort que en résulte ou à l'égard de l'accident en masse l'agent n'est responsable que de l'imprudence.

L'art. 194/B punit toute personne qui aura conduit une voiture en état d'ébriété, qui aura passé la conduite à une personne en état d'ébriété etc. L'article traité punit toute personne qui fait disparaître la personne victime de l'accident même si celle-là n'a pas témoigné le comportement prévu, et enfin la variante plus grossière du danger causé par imprudence.